

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EL DESARROLLO URBANO EN PANAMA 2014-2025

INTRODUCCION:

Las recomendaciones vertidas en este escrito, tienen en una buena parte su origen el proyecto de VISIÓN PAÍS 2025, que la APEDE presento en el último CADE; algunos de los puntos tratados en dicho documento fueron desarrollados siendo presidente de la Comisión de Urbanismo y Transporte.

En función de lograr una visión más concreta de una posible estrategia u hoja de ruta, he incorporado nuevos aspectos, ampliado sustancialmente varias áreas temáticas y mejorado la redacción de algunas opiniones para que puedan ser más entendibles a un mayor número de lectores.

Es evidente que no puedo señalar en este escrito todos los aspectos que inciden en el campo del urbanismo, de la ciudad, y del ordenamiento territorial; solo vamos a mencionar algunos elementos estratégicos que a mi modo de ver son puntuales y necesarios si queremos plantear una ruta factible para el desarrollo de la ciudad de Panamá y de otras ciudades secundarias y de las regiones del país, teniendo como objetivo lograr una visión a largo plazo, pero sobretodo detener la inercia urbana de las últimas décadas, que se ha caracterizado por una desconexión de acciones de las diferentes instituciones que tienen que ver con la administración y control de la ciudades y su futuro.

Formular lineamientos estratégicos básicos en el campo del ordenamiento territorial y del urbanismo, es una tarea compleja, ya que obliga a tratar de entender la totalidad de la problemática, para poder señalar los principales hilos conductores que conllevan a la solución de las partes. Esta tarea no es fácil, pero tampoco imposible de ejecutar, solamente hay que visualizar las acciones en su conjunto y priorizarlas en función del conjunto a resolver. (Teoría de conjuntos)

El concepto de **ordenamiento territorial** es sumamente abarcador, ya que involucra una visión de la totalidad del territorio nacional y tiene diversos ejes transversales que inciden plenamente en la vida urbana y rural del país, en la calidad de vida de la población, la conservación ambiental, la productividad y la producción. A diferencia del urbanismo que

es más concentrado y se refiere específicamente a las actividades de las áreas urbanas y las cuestiones propias de la vida en la ciudad y la relación de todos los mecanismos y actores que esto conlleva.

Los lineamientos estratégicos, vertidos en este informe, en términos generales se pueden caracterizar a nivel nacional, pero en particular van dirigidos especialmente a las ciudades de Panamá y Colon, implicando la relación con la Región Metropolitana y al mejor aprovechamiento de las Áreas Revertidas.

De estos lineamientos estratégicos se desprenderán una multitud de tareas, acciones y planes concretos que podrán ser definidos por las diferentes instituciones y gobiernos locales en función de cumplir las metas regionales y locales que cada institución o corporación pueda formular.

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

El concepto de ordenamiento territorial es de relativa nueva aplicación en Panamá, viene a sustituir el concepto de planificación urbana y regional, usualmente utilizado por los arquitectos, ingenieros, urbanistas y geógrafos dedicados a la planificación, actividad desarrollada con mayor intensidad en la década de los setenta.

El ordenamiento territorial, es un concepto más amplio y abarcador, ya que analiza de manera integral todas las actividades humanas, ambientales y económicas que se producen en un territorio específico, sin descartar el tema de la planificación de las ciudades y sus actividades la infraestructura en general y el proceso de regionalización, entre otras cosas.

En la práctica la mayoría de estos temas han sido subvalorados, provocando una visión muy corta y deformada del concepto del ordenamiento territorial y de una de sus principales expresiones, el desarrollo urbano, (urbanismo)

Como consecuencia, tenemos una visión disminuida y en algún caso deformada de la organización del espacio y del ordenamiento del territorio a nivel nacional, regional, y especialmente a nivel local, a pesar de que se utilice la terminología relativa al ordenamiento territorial, sin realmente aplicar a fondo el espíritu del concepto.

En los últimos años los temas de ordenamiento territorial, específicamente los urbanos, se quieren solventar solo con la implementación de planes locales o parciales, promovidos por el MIVIOT. (Generalmente confundiendo un plan netamente de urbanismo con un plan de ordenamiento territorial)

Planes que en la mayoría de las veces tienen ninguna o poca coherencia urbana local, y mucho menos regional, transformando la ciudad en un rompecabezas urbano con una multitud de planes locales que no embonan en la dinámica de la ciudad y mucho menos en su entorno regional.

Situación que nos conduce al caos urbanístico y a la falta de visión integral de las ciudades y su entorno urbano.

¿Cuál es el resultado? Una ciudad fragmentada, que se refleja inmediatamente en el trazado urbano, la vialidad, las infraestructuras así como el acceso y distribución de los servicios públicos, especialmente el transporte urbano, la recolección de los desechos sólidos, el acceso a los espacios de uso público entre otras cosas.

Los planes locales promovidos por el MIVIOT, en los últimos años solo se limitan en el mejor de los casos, en la actualización de normas, (cambios de zonificación) pero esta acción tiene poco sentido, si no se tiene una visión integral de la ciudad. Es decir, si no se planifica la ciudad.

Actualizar las normas existentes o crear nuevas normas sin tener claro cuál es el objetivo principal, (el futuro de la ciudad), solo trae más confusión a la visión urbanística y en la aplicación de los mecanismos de control para el desarrollo urbano.

Es evidente que el Estado, no tiene una claridad de la **visión de la ciudad** a largo plazo, sobre la cual trazar los diversos planes de desarrollo local (urbano, ambiental, de vialidad y de infraestructura).

Tampoco contamos con una **visión de la ciudad y su entorno regional**, al carecer de planes de ordenamiento territorial a nivel regional (solamente el de la Región Interoceánica) y mucho menos a nivel nacional.

La reorganización del Ministerio de Vivienda, por medio de la ley 61 de 23 de octubre de 2009, que reorganiza el Ministerio de Vivienda y se crea el Viceministerio de Ordenamiento Territorial, con funciones específicas para organizar los planes de ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y de viviendas a nivel nacional y regional, ha sido un adelanto técnico administrativo.

Lamentablemente poca incidencia ha tenido la creación de este viceministerio y la reorganización del MIVIOT parece estancada, poco avance se ha logrado en el campo del urbanismo y en el tema del ordenamiento territorial a nivel nacional y regional, parece ser que el tema de la vivienda sigue siendo la prioridad del MIVIOT.

LINEAS ESTRATEGICAS DE ACCIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL A NIVEL NACIONAL:

El objetivo general de estas líneas estratégicas es enfocar el desarrollo del país en función de un ordenamiento territorial integral a nivel regional, por medio del establecimiento de **regiones de planificación** que permitan coordinar acciones de desarrollo e inversión homogéneas, coherentes e integradoras, tanto en el plano urbanístico, como ambiental y social, evitando las improvisaciones, duplicaciones de acciones e inversiones, enfocando los recursos para solventar las necesidades de la región en su conjunto, tomando en consideración las particularidades y necesidades de cada sector que conforma la región.

Para lograr esta meta es necesario ejecutar acciones concretas, entre las cuales está de manera prioritaria formular un plan de ordenamiento territorial a nivel nacional **dividido en regiones (regionalización)** para poder determinar las necesidades y potencialidades de cada región, asignar y administrar de manera ordenada y racional los recursos que necesita para promover el desarrollo de cada área específica (urbana, educativa, ambiental, infraestructura).

Sin una buena regionalización del país, el plan de implementación de la Ley de la Descentralización administrativa sería muy complicado.

FORMULACION DEL PLAN ESTRATEGICO INTEGRAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL NACIONAL (REGIONAL, URBANO, Y AMBIENTAL). 2014-2025

Este plan deberá delinear las líneas estratégicas para el desarrollo y la organización regional del país, estableciendo prioridades de desarrollo, políticas generales y metas regionales, para coordinar las acciones de las políticas de desarrollo de los planes regionales, provinciales, distritales y locales de acuerdo a los lineamientos de la Ley de Descentralización.

Delimitar el desarrollo urbano de las ciudades y principales centros poblados.

Establecer criterios generales de intercomunicación vial y transporte a nivel nacional, en función de las áreas urbanas, áreas productivas, de desarrollo rural y agropecuario, e incluir prioritariamente las áreas y zonas protegidas establecidas por la ANAM.

Velar por la buena coordinación de las acciones de gobierno y empresa privada para que se ejecuten de manera integral, cumpliendo las metas anuales quinquenales o decenales en función el horizonte de planificación que se asuma.

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL PAIS.

Es imprescindible a corto plazo, formular un Plan estratégico para la revisión y reformulación del desarrollo urbano de las principales ciudades del país, estableciendo prioridades de desarrollo e inversión, clasificación de las ciudades, asignación de competencias y definición de necesidades de infraestructuras y, conectividad, vialidad y transporte.

Determinar los principales proyectos de inversión, delinear la integración regional, delimitación de áreas urbanas y productivas, establecer las especializaciones del territorio, Formulación de las hipótesis de desarrollo y crecimiento urbano, revisión de las normas y códigos urbanos existentes, y establecer la zonificación urbana para el desarrollo a largo plazo.

PLAN DE DESCENTRALIZACION Y FORTALECIMIENTO PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DE LOS PRINCIPALES MUNICIPIO DEL PAIS.

En función del cumplimiento de la Ley de Descentralización, Implementar de manera ordenada y sistemática un plan de fortalecimiento institucional Municipal para lograr una descentralización ordenada para que cada Municipio pueda tomar de manera creciente el control del desarrollo urbano y ordenamiento territorial, de su área de influencia desde el punto de vista urbano, ambiental y administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Descentralización y en los mecanismos que la misma establece.

Debemos recordar que este proceso se debe hacer de forma sistemática y ordenada en el tiempo, apoyando el fortalecimiento de las Juntas Municipales de Planificación, las Juntas locales y todas las acciones previstas en el proceso de la Ley de descentralización, debe ser un proceso metódico ordenado y que sin duda tomara al menos un quinquenio en ejecutarse correctamente.

Sería conveniente iniciar el proceso con un plan piloto con los municipios más grandes y desarrollados del país, para formular los planes locales de desarrollo y ordenamiento territorial a nivel local, distrital y provincial y aplicando las políticas nacionales y objetivos estratégicos regionales o nacionales enunciados y coordinados por el MIVIOT, en conjunto con los municipios pilotos.

PLAN NACIONAL DE CAPACITACION DEL RECURSO HUMANO PARA EL URBANISMO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

Como prioridad es necesario formar y capacitar a los diversos profesionales para ejecutar los planes de ordenamiento territorial y urbanismo a nivel nacional, regional y local, preparados en las diversas ramas del ordenamiento territorial y urbanismo para poder delinear, guiar, formular planes y controlar el desarrollo urbano y territorial del país.

Superar la evidente falta de personal técnico calificado en estos temas, siendo una de las principales debilidades que se deberá afrontar con relativa rapidez para cumplir con éxito las tareas de planificación y del ordenamiento territorial a nivel nacional exigirá para su control y cumplimiento.

Formular el plan integral de preparación y especialización de diversos profesionales de la arquitectura, ingeniería, geógrafos, biólogos, sociólogos, estadísticos, abogados, ambientalistas, administradores, economistas y otros profesionales que participan dentro del proceso de la planificación y del ordenamiento territorial.

La ejecución de este plan se podría ejecutar de forma conjunta entre varias universidades nacionales y extranjeras para que el proceso formativo sea rápido y eficiente.

Un solo objetivo académico, un solo currículo, diferentes áreas de implementación
(Gobierno central, Municipal, Empresarial, Educativo).

LINEAS ESTRATEGICAS DE ACCIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL A NIVEL DE LA REGIÓN INTEROCEÁNICA:

Es importante destacar que en este aspecto nos referiremos a la “Región” en términos inclusivos y de manera integral, ya que la misma contiene además de las dos principales ciudades Panamá y Colon, la cuenca hidrográfica, el Canal de Panamá, y las principales áreas protegidas del país.

La ley de 21 de julio de 1997, aprueba el **PLAN REGIONAL PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN INTEROCEÁNICA Y EL PLAN GENERAL DE USO, CONSERVACIÓN Y DESARROLLO DEL ÁREA DEL CANAL.**

Este plan ha permitido el desarrollo armónico de las principales actividades del área y de la región, complementándose con el Plan Metropolitano de las Áreas Urbanas implementado por el MIVIOT.

Sin embargo han pasado más de **17 años** desde su formulación.

Al día de hoy existen nuevas situaciones y cambios a nivel nacional e internacional que ameritan que dicho Plan sea revisado, actualizado y reformulado, manteniendo el mismo principio básico de **conservación y desarrollo** de las áreas y la Cuenca Hidrográfica del Canal.

La ampliación de los puertos, la ampliación del Canal, los nuevos puentes sobre el Canal, la nueva vialidad y sistemas de transporte urbano, Metro y Metrobus, la ampliación de la cadena logística, el desarrollo del Área Económica Panamá Pacífico, la ampliación de la infraestructura básica, la integración de las ciudades de Panamá y Colon y de las Áreas Revertidas, son los nuevos retos que debemos afrontar en el **siglo 21.**

La Ciudad de Panamá, de manera particular ha recibido el impacto de grandes inversiones en infraestructura que han transformado el espacio urbano y la vialidad de una manera directa.

La construcción del Metro tendrá un impacto superior en la trama urbana así como en los desarrollos inmobiliarios, la ampliación del Aeropuerto Internacional de Tocumen, el centro de convenciones de Amador, la Ciudad Hospitalaria y otras inversiones están dibujando de una forma desordenada el espacio urbano y el ordenamiento territorial a escala local y regional, que debe ser analizado y para poder establecer los nuevos lineamientos para una visión a más largo plazo de la Región Interoceánica y de todas las actividades que allí se desarrollan.

REVISIÓN Y REFORMULACIÓN DEL PLAN REGIONAL PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN INTEROCEÁNICA Y EL PLAN GENERAL DE USO, CONSERVACIÓN Y DESARROLLO DEL ÁREA DEL CANAL. PANAMA 2025.

Superadas las etapas iniciales del proceso de traspaso total de las tierras de las áreas revertidas y asumir el gobierno nacional el control total de la Región Interoceánica, hemos visto que la Región ha tenido un desarrollo moderado.

Es necesario analizar los diferentes escenarios de desarrollo futuro de cara al siglo 21, y de acuerdo a las nuevas tendencias de desarrollo de las grandes regiones, especialmente del sureste Asiático.

Es importante definir los grandes ejes de acción regional, siendo el principal de ellos el determinar el impacto que tendrá el **canal ampliado** frente al ordenamiento territorial.

Otro eje es el de la dotación de la infraestructura básica energía, agua y comunicaciones.

Definición de la vialidad inter e intrarregional con los nuevos puentes sobre el canal y sus zonas de influencia urbana y regional.

Determinar las nuevas áreas de desarrollo urbano y de conservación y ampliación de las existentes, fomentando su mayor utilización.

Creación de nuevas zonas para el desarrollo logístico y portuario,(especialmente en el sector oeste del canal) determinar acciones para el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos de la Región y su integración frente al siglo 21, formulando políticas claras de desarrollo urbano e integración de la Región con las ciudades de Panamá y Colon.

Definición de las líneas del Metro y su relación e influencia en la Región Interoceánica y su conectividad con las diferentes áreas de la Ciudad de Panamá, el área Metropolitana y su entorno urbano, especialmente el sector oeste de la ciudad.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA GRAN AREA METROPOLITANA.

Conveniente y necesario es la formulación de un plan para definir con precisión el alcance físico espacial del Área Metropolitana de la ciudad de Panamá, que permita formular políticas de desarrollo urbano con precisión definiendo alcances y objetivos claros.

El establecimiento de un Gran Área Metropolitana debe tener límites claros y definidos, para determinar el alcance de los controles y normas de desarrollo urbano.

Se estima que la Gran Área Metropolitana de la Ciudad de Panamá, podría comprender desde la Chorrera en el oeste, hasta Chepo en el este; hacia el norte, hasta Chilibre.

En base a límites precisos, formular políticas, acciones y planes coherentes de integración urbana y regional que busquen la homogeneidad urbanística de la Metròpoli.

Presentar un escenario de planificación a largo plazo del alcance de la Metròpoli urbana de Panamá, con actividades intermunicipales y sectoriales de alcances diversos, esta actividad es de urgente necesidad.

Este plan nos permitirá entender el tema de la **GRAN ÁREA METRÒPOLITANA** en su conjunto y no de manera aislada como segmentos de ciudades, municipios o corregimientos de forma independiente, permitiendo buscar fortalezas de conjunto para el bien de toda el Área Metropolitana.

De igual forma hay que Formular los criterios para establecer el **ÁREA CAPITAL DE LA CIUDAD DE PANAMÁ**, la cual también debe ser definida para enunciar de manera precisa y ordenada los alcances de las políticas urbanas a nivel local. (Normativas, zonificaciones,

competencias municipales, entre otras actividades de la administración y control de la ciudad)

LINEAS ESTRATEGICAS DE ACCIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL A NIVEL LOCAL PARA LAS CIUDADES DE PANAMA Y COLON:

CIUDAD DE PANAMA. La ciudad de Panamá, ha estado sometida en los últimos años a grandes transformaciones urbanas, que están incidiendo enormemente en el proceso de ordenamiento territorial a escala local. La multiplicidad de inversiones y la creación de expectativas en la población urbana, la ampliación del Canal de Panamá, el plan de ordenamiento vial, los proyectos hospitalarios, la ampliación de los puertos, las líneas del Metro, el Metro Bus, las cintas costeras, la modernización del aeropuerto, los grandes desarrollos inmobiliarios, el cuarto puente entre otros proyectos mencionados anteriormente, han colapsado y van a colapsar aún más, por así decirlo del sistema urbano tradicional.

Por lo tanto, se hace necesario la formulación de nuevas normas y políticas de desarrollo urbano a nivel local, por medio de planes locales, parciales o especiales, pero que sean dirigidos de forma coherente y en base a la visión de la ciudad que queremos y esperamos todos los panameños.

PLAN CIUDAD DE PANAMA. VISION GRAN CIUDAD. 2025.

Este plan contemplaría una visión integral de la ciudad que todos los panameños queremos tener para el año 2025 y más, visualizando de forma integral todos los planes en ejecución, los planes proyectados, definir las prioridades de inversión, así como la formulación de aquellos planes y programas y proyectos que se deben ejecutar de forma coordinada para que hacer que la ciudad funcione como un todo y no de forma segmentada, aislada o fraccionada.

Seria largo enumerar los múltiples proyectos que podrían ser ejecutados y ordenarlos en el espacio y en el tiempo, sin embargo, indicaremos algunos de manera conceptual y general de singular importancia que deben acometerse con urgencia.

PANAMA, CRECIENDO HACIA ADENTRO: La ciudad debe limitar su expansión, no es posible seguir creciendo a lo largo y ancho del territorio, se deben definir los límites, y formular una política clara de **CRECER HACIA ADENTRO** de los límites, (Área Capital, Área Metropolitana) haciendo más eficiente la utilización de la densidad del uso del suelo, priorizando los espacios, mejorando la dotación de la infraestructura y servicios públicos y el transporte.

Proponer una ciudad más condensada, más humana, más verde, más amigable y sostenible, priorizando las inversiones en infraestructura.

No hay incompatibilidad entre densificar y utilizar de una forma más razonable el espacio urbano y proteger el medio ambiente, solo hay que querer y saber hacerlo.

PANAMA, VIALIDAD INTEGRAL: Aprovechando la ampliación del Canal de Panamá el plan de reordenamiento vial, la construcción de la línea uno del Metro y las formulaciones de las otras líneas del Metro, la implantación del sistema de transporte Metro Bus, las cintas costeras, establecer un plan general de **vialidad integral** de conectividad urbana, para que todo el sistema vial y el desarrollo urbano funcione como un todo, para lo cual se necesita formular un sistema de construcción de nuevas vías, interconexión de vías existentes, ampliación de carriles especiales para el metro bus, áreas de estacionamientos, nuevas modalidades de señalización vial y equipamiento urbano, así como una nomenclatura eficiente de las calles y avenidas de la ciudad. **Es decir un sistema urbano vial integral**, pensado urbanísticamente.

PANAMA, HUMANIZANDO TU CIUDAD:

De forma paralelamente a la vialidad integral se debe formular un Programa para humanizar la ciudad de Panamá, pensando más en la gente y menos en los automóviles. Este plan tendría como objetivo primordial la construcción de aceras en toda la ciudad de Panamá, pero priorizando principalmente las principales avenidas de la ciudad.

Este proyecto podría tener dos vertientes una ejecutada a nivel del gobierno central, el cual sería la eliminación de los estacionamientos en la servidumbre pública desde la Vía España hasta el entronque con la Vía Doce de Octubre y la Ernesto T Lefevre produciendo amplias aceras, con todo el equipamiento urbano, paisajismo y áreas verdes. (Este proyecto podría ser ejecutado por fases en planes quinquenales).

Otro sector sería toda la calle Cincuenta hasta el entronque con la Vía Cincuentenario.

Otro sector sería la vía Ricardo J Alfaro desde el entronque de la Universidad de Panamá, hasta el entronque de la Vía Transistmica en San Miguelito.

Sería un proyecto integral, eliminando la utilización de áreas de estacionamientos en la servidumbre pública, eliminación de la contaminación visual de las vallas publicitarias, y soterramiento de todas las utilidades públicas, cables, y tendidos eléctricos, que debe ir acompañado de la construcción de nuevas áreas de estacionamientos y servicios públicos.

El otro programa de este plan sería la construcción de las aceras domésticas o locales en todas las áreas urbanas de la ciudad de Panamá, promovido y liderado por el **Municipio de Panamá**, estableciendo un plan sectorial de construcción de aceras (retomar el tema de construcción por medio de la valorización de las obras) y a la vez ordenando la disposición de los desechos sólidos y la nomenclatura urbana, (tres proyectos ejecutados de una sola vez)

PANAMA: LA CIUDAD VERDE

Formular un plan masivo de recuperación de las áreas verdes urbanas, rediseñar los esquemas de parques y plazas, (no confundirlos con canchas de juegos o parques

deportivos que tienen otro alcance y dimensión urbana) diseñar nuevas áreas para plazas, parques y jardines, y áreas de uso público, aplicar novedosas formas de diseño urbano paisajístico aprovechando toda la flora nacional y expresiones plásticas de monumentos y otras expresiones artísticas.

Incentivar la construcción de edificios verdes; Promover la recuperación de las azoteas de los edificios para transformarlas en áreas verdes.

Hoy día existen muchas formas de incentivar a los diseñadores y desarrollistas para lograr estos objetivos mediante fórmulas claras y de sencilla aplicación.

Aprovechar los parques nacionales y naturales para integrarlos a la ciudad, mejorando y permitiendo los accesos del público y vehículos mediante plazas de estacionamientos y equipamientos urbanos para uso público de estas importantes áreas verdes urbanas, que hoy día parecen inaccesibles para la población urbana, especialmente aquella de bajos recursos.

RENOVACION URBANA DE ALGUNOS SECTORES ESTRATÉGICOS DE LA DE LA CIUDAD DE PANAMA.

Aprovechar la nueva dinámica urbana que ha dado la construcción del Metro, y definir de forma paralela las áreas sujetas a **renovación urbana** para sectorizar la ciudad e iniciar un plan de renovación urbana recuperación y puesta en valor de ciertas áreas deprimidas.

Especialmente importante es el área que se encuentra a todo lo largo de la Avenida Justo Arosemena desde el Marañón hasta Bella Vista, ya se cuenta con excelentes avenidas bien delineadas, servidas por el Metro y áreas disponibles para el desarrollo ordenado de viviendas y áreas comerciales.

Recuperación de la amplia Avenida Frangipani, en el sector colindante con el área de Curundú que podría acompañar al proceso de renovación urbana de este sector, incluida la recuperación del estadio Juan Demóstenes Arosemena.

Renovación urbana del área de Boca la Caja y su integración al entorno urbano de la Ciudad de Panamá, eliminando el embarcadero, por insalubre que además de antihigiénico, no tiene ninguna razón para estar ubicado en esta zona urbana y convirtiendo esta área en un parque urbano de calidad y de uso público.

La ampliación de los corredores es una necesidad urgente, especialmente el Sur, cuya solución integral además de la ampliación debe incluir la solución del nudo de Atlapa y la interconexión con la Cinta Costera.

De ser necesario contractualmente hacer un relleno, el mismo debe ser diseñado en función de resolver los problemas de la Ciudad y la integración de todas las áreas anexas, desde el punto de vista urbanístico, vial y ambiental.

LA CIUDAD DE COLON. UN GRAN RETO HISTORICO.

La Ciudad de Colon es un caso particular de análisis urbano, es una ciudad que ha venido perdiendo sus principales características urbanas y de ciudad acogedora, antiguamente llamada la **tacita de oro**, para convertirse en un caso de alarmante deterioro urbano y cultural, a pesar de que a lo largo de los últimos treinta años se han realizado inversiones puntuales, las mismas no han logrado frenar el proceso de deterioro de la ciudad y de la vida urbana.

Para llevar adelante el proyecto de Renovación Urbana hace falta la creación de una estructura flexible y de amplio nivel de coordinación interinstitucional, toda vez que este proyecto es de carácter multisectorial.

PLAN DE RECUPERACIÓN, REVITALIZACIÓN Y ORDENAMIENTO URBANISTICO Y CULTURAL DE LA CIUDAD DE COLON.

Formular un plan integral, en donde se priorice el rescate del **aspecto cultural de la ciudad y de sus habitantes**, realzar sus bondades urbanísticas, su trazado armónico, sus tradiciones culturales caribeñas y la influencia norteamericana.

La recuperación de sus edificios emblemáticos, el saneamiento de la ciudad, y mejoramiento de la infraestructura urbana, la real integración de las áreas revertidas, puertos y zonas libre, (algo se ha logrado con el nuevo acceso vial a la ciudad de Colon) Aprovechar el impacto de la construcción del nuevo puente sobre el Canal y la ampliación del Canal de Panamá y del aeropuerto de Colon, para **re direccionar el esquema de desarrollo urbano actual**, definiendo sus áreas de influencia, especialmente las áreas revertidas.

Establecer nuevas normas y códigos de desarrollo urbano, el establecimiento de áreas verdes y paisajismo y potenciar su valor turístico internacional como puerto de cruceros. Hay que recuperar la ciudad de Colon y hay que recuperar a su gente e incorporarlas al desarrollo integral de la ciudad.

EL Gobierno Nacional ya ha enunciado un proyecto de para la Ciudad de Colon, se han anunciado grandes inversiones, (aproximadamente de 500 millones de Balboas), eso está muy bien, esta ciudad se merece eso y mucho más, lo importante de esta acción es priorizar las inversiones, para que no queden como en el pasado, en donde las inversiones no han logrado alcanzar los objetivos propuestos, por falta de una visión integral, o simplemente por el hecho de hacer inversiones que no tenían la suficiente capacidad de irradiar el beneficio esperado, o simplemente se perdió la iniciativa en el camino. Menciono aquí algunos proyectos de urgente ejecución, la mayoría de ellos enunciados por varios gobiernos, con estudios suficientes para llenar varias librerías pero que nunca se han ejecutado.

RECUPERACION DEL BOULEVARD DE LA AVENIDA CENTRAL.

Menciono este proyecto como **prioritario** en el proceso de recuperación urbana de la ciudad de Colon, ya que es un proyecto que se puede ejecutar de manera inmediata, no requiere de grandes inversiones y tendría un amplio impacto en la toda la población de la ciudad y de manera inmediata contribuye al levantamiento de la autoestima del colonense.

La ciudad de Colon al ser diseñada de forma cuadriculada tiene un eje central bien definido coronado por un bello Boulevard en donde además existen algunas estatuas de gran impacto visual. Por esta área transitan miles de colonenses diariamente, sin embargo este boulevard está sumamente deteriorado, casi en abandono, sin equipamiento urbano adecuado, sin las debidas restauraciones de sus monumentos emblemáticos, y carente de una buena iluminación urbana, el ornato y la vegetación totalmente descuidada.

La recuperación de esta importante área central, le aportara al centro de la ciudad una nueva perspectiva de irradiación de la cultura urbana, levantando el ánimo del colonense y de los visitantes ya que permitirá recuperar comercialmente esta área y sobretodo poner en valor la Avenida Central y áreas anexas dotando al centro de la ciudad de un espacio público totalmente recuperado para uso y disfrute de la población urbana.

Es un proyecto multidireccional, ya que recupera áreas urbanas deprimidas, recupera espacios de uso público, permite el ornato de la ciudad, y de forma especial reaviva el aspecto cultural del ciudadano de a pie, que transita esta área diariamente.

Pero hacemos la salvedad que debe ser un diseño urbano de alta calidad, (Lamentablemente lo que se ha diseñado para Colon en los últimos años ha sido de muy baja calidad) con excelentes materiales de alta duración y que cumpla con las exigencias urbanísticas modernas. Este es un **Proyecto de baja inversión y de alto impacto urbano y cultural.**

ELIMINACION DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD Y CONTRUCCION DE LA NUEVA TERMINAL DE TRANSPORTE.

La eliminación de la actual terminal de transporte de la ciudad de Colon, es una necesidad urgente, por su ubicación, esta terminal si es que se puede llamar así, se convierte en un obstáculo para el crecimiento y buen funcionamiento, impide la circulación continua y obstruye la dinámica urbana de la ciudad.

Eliminando este obstáculo urbano, se puede lograr un acceso directo a las principales Avenidas de la Ciudad de Colon y en este sector crear un parque urbano o una plaza conmemorativa que permita introducir un espacio de uso público, que sea un elemento integrador con el área de Cristóbal una de las zonas más hermosa de la ciudad de Colon.

De forma paralela construir una moderna terminal dentro del radio urbano que permita acceder al usuario a una terminal de transporte diseñado de forma funcional y moderna, (ya existe el área y el diseño respectivos para la modernización del sistema en la Ciudad

de Colon por parte de la empresa privada). **Este sería otro proyecto de baja inversión y de alto impacto urbano a la población de la ciudad y de la provincia.**

RECUPERACION TURISTICA, URBANA Y CULTURAL DE LA AVENIDA DEL FRENTE.

Una de las principales vías de alto interés turístico, histórico y comercial de la Ciudad de Colon sería la recuperación de la Avenida del frente.

Este proyecto que es sin duda de gran impacto urbano, puede permitir iniciar un proceso de recuperación integral y ordenada del resto de la Ciudad, ya que a través de la eliminación de los elementos discordantes del área (barracones comerciales de uso mínimo, antiestéticos y anti históricos) , se puede recuperar las vista de la bahía y de la entrada del Canal de Panamá, el traslado de algunas familias precaristas ubicadas en el área, la recuperación y puesta en valor de la antigua estación del ferrocarril e incorporar el área verde para el uso y disfrute de la comunidad colonense, sería un proyecto de integración social, que permita además iniciar un proceso de recuperación cultural, ambiental y turístico de la Ciudad de Colon. (Una especie de cinta costeraAtlántica).

Paralelamente a esta acción, dar inicio a un proceso de recuperación y restauración de edificaciones de alto valor arquitectónico y promover un proceso gradual de renovación urbana tanto de viviendas, como de hoteles y zonas de alto valor turístico de todo este frente, recuperando su valor ambiental, histórico, turístico y cultural.

Se pondría en marcha un proceso de puesta en valor a corto plazo de una de las mejores áreas de la Ciudad de Colon (actualmente en completo abandono y de espalda al mar), con vista a la entrada del Canal ampliado y del nuevo puente sobre el Canal, sería una acción de espectacular, de incalculable proyección turística, urbanística y cultural.

RECUPERACION Y PUESTA EN VALOR DE LOS EDIFICIOS MÁS EMBLEMATICOS DE LA CIUDAD COLON.

Ya existe suficiente documentación técnica, en función de la descripción de los edificios históricos y emblemáticos en la Ciudad de Colon, solo habría que determinar el orden de prioridades, clasificación y ubicación de los mismo para iniciar un proceso de recuperación y puesta en valor de los mismos, ya que algunos podrían destinarse a viviendas, otros para edificios administrativos y otros para museos o sedes de organizaciones benéficas o no gubernamentales. Solo hace falta un plan de acción prioritario debidamente coordinado.

OTROS PROYECTOS URBANISTICOS PUNTUALES.

A pesar de que este escrito solo se refiere a líneas estratégicas generales, hemos querido incluir algunos proyectos puntuales que pueden ser evaluados por las respectivas autoridades urbanísticas nacionales y municipales para estudiar su posible ejecución.

RECUPERACION URBANA, AMBIENTAL, HISTORICA Y TURISTICA DE LA AVENIDA CENTRAL (PEATONAL).

Al constituirse la Avenida Central en una Avenida Peatonal, idea de gran interés , pero de la iniciativa original solo quedan restos , la proliferación de ventas ambulantes, la falta de una orientación turística, el desorden de los equipamientos, (los pocos que hay) desdibuja lo que debe ser una peatonal moderna , bien diseñada y orientada al desarrollo urbano turístico y comercial.

Se propone recuperar esta zona, mediante el diseño urbano y ambiental de toda el área, diseñar el equipamiento urbano y el paisajismo que debe tener este tipo proyecto, ordenar las ventas ambulantes y ordenar a los comerciantes del área, eliminar los letreros añadido a las fachadas existentes recuperando la mayor cantidad de fachadas originales para recuperar la memoria histórica, y dotar de un buen sistema de iluminación urbana y seguridad pública.

PUESTA EN VALOR EL AREA DE INFLUENCIA URBANA DE LA NUEVA VIA GONZALILLO PEDREGAL.

Esta nueva vía, que recorre parte del sector norte de la ciudad y que une importantes áreas desde el sector de Alcalde Díaz, las Cumbres, villa Zaita colindando con la Transistmica hasta Pedregal hacia el este, tienen un alto valor para el desarrollo urbano futuro de la ciudad de Panamá, aprovechando que en la actualidad un alto porcentaje de esta zona está sin planificar y previendo las futuras conexiones y servidumbres viales tanto hacia el norte con caimitillo y hacia el sur San miguelito y conexiones con el corredor norte y sus extensiones.

Es importante que el MIVIOT, prepare un plan de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de esta área para adelantarnos al proceso de urbanización sin control o de invasiones, teniendo que afrontar posteriormente con planes urbanos inadecuados, vías improvisadas, corrigiendo errores y desarrollando anchos de vías no usuales o necesarios para el desarrollo futuro de estas áreas.

Planificar toda esta área en función de establecer las servidumbres viales futuras, las áreas de espacios de uso público, áreas de desarrollo residenciales con sus respectivos códigos, normativas y densidades, áreas de uso institucional, áreas comerciales e industriales y sus restricciones si fuese el caso, y analizar el control y desarrollo de la cuencas hidrográficas de los ríos que nacen en estas áreas y que finalmente desembocan en la parte sur de la ciudad.

PROYECTO DE INTERCONEXIONES VIALES URBANAS LOCALES DE LA CIUDAD DE PANAMA.

Como es de conocimiento la ciudad de panamá ha crecido de manera fragmentada, igualmente sucede con muchas de sus vías, avenidas y calles sobre todo en los últimos

años con los desarrollo de urbanizaciones cerradas tipo clúster que muchas de ellas impiden la interconexión vial entre diferentes áreas de la ciudad.

Existe una gran cantidad de calles que no conectan con otras vías o con diferentes áreas, sea por falta de una conexión vial, falta de un puente, una estructura inadecuada, ampliación de un tramo o falta de una planificación adecuada.

Si este estudio se realiza se podría destaponar un sinnúmero de vías y conectar una buena cantidad de calles que permitan una mejor interconexión urbana local, permitiendo agilizar el tránsito de las vías principales, ahorrando tiempo y dinero a la población urbana.

ACTUALIZACION DEL DOCUMENTO GRAFICO DE ZONIFICACION DE LA CIUDAD DE PANAMA. 2004.

Es de prioridad la actualización del documento gráfico de zonificación de la ciudad de Panamá, este documento de consulta pública que es utilizado a diario por los diferentes profesionales que tienen que ver con el desarrollo de la ciudad no se actualiza desde el año 2003.

Al ser un documento de vital importancia es urgente su actualización para que sirva de base a las investigaciones y consultas generadas diariamente por los profesionales, sin tener que estar solicitando aclaraciones o certificaciones al MIVIOT para determinar si en los últimos diez años se han realizado cambios en las diferentes áreas a desarrollar proyectos.

Aprovechando el proceso de actualización se podría explorar nuevas formas o modernas formas de documentar esta información de manera digital y sectorizada para que sea de más fácil acceso y manipulación, así como un mejor contenido descriptivo de la información de las diferentes áreas o sectores que conforman la ciudad de Panamá.

Este es un proyecto de alto impacto, y bajo costo de inversión.